EL ECO 73

FILATELICO Y NUMISMATICO

Año LXXIII | Nº 1.264 | JULIO-AGOSTO 2017 | 4,30 €



Sellos Fiscales Usados en Correspondencia



Tesoros de Museos Españoles



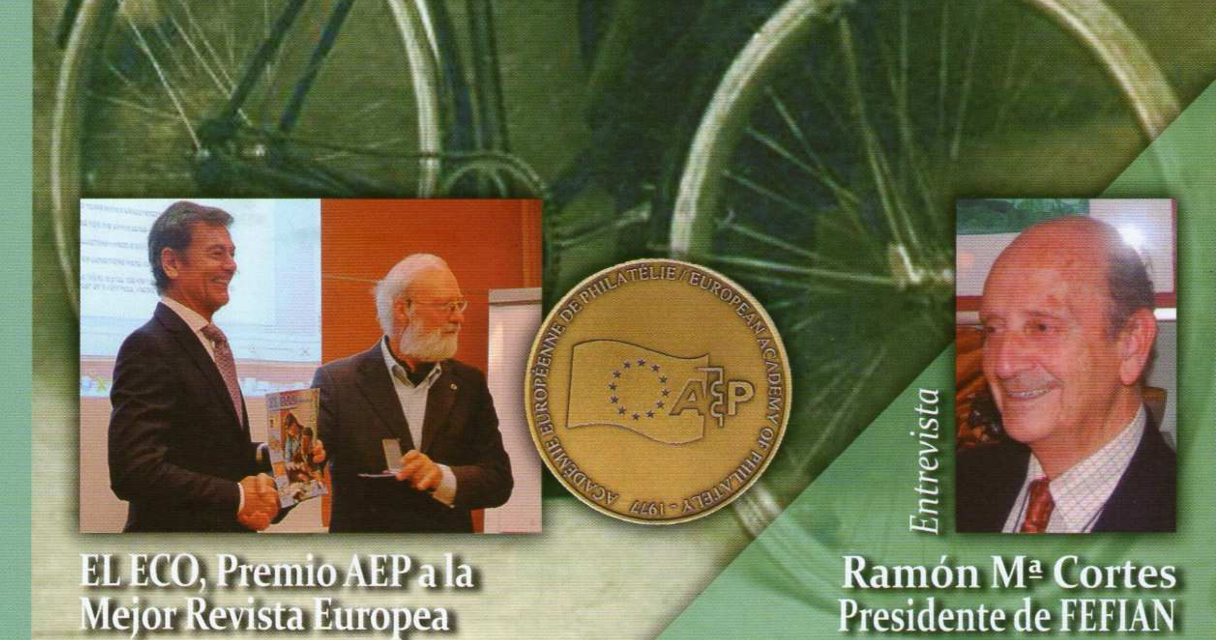
Tarifa de Alcance



Mariscada Numismática en la Antigua Grecia



La Bicicleta Cumple 200 Años



EL ECO, Premio AEP a la Mejor Revista Europea

Entrevista

Ramón Mª Cortes
Presidente de FEFIAN

La Bicicleta Cumple 200 Años

Jordi Quintana
Bicycle Stamps Club

Todos tememos una bicicleta en nuestra vida, ya fuera cuando de niños tanto costó ahorrar para conseguirla, ya sea para utilizarla en los desplazamientos por la ciudad o para esa excursión con los amigos por el monte. Fue y es un objeto cuotidiano en muchas de las culturas del planeta, reflejándose este hecho en la filatelia con numerosas emisiones y efectos filatélicos. Por si misma constituye una magnifica temática, la ciclofilatelia, los aficionados a la cual nos agrupamos en el Bicycle Stamps Club. Y en este año estamos todos de enhorabuena ya que celebramos 200 años de la invención de este magnífico objeto. A buen seguro esta efeméride será conmemorada por numerosas administraciones postales.



La rueda, esencia de la bicicleta, fue inventada hace 6.000 años en Mesopotamia por la gran civilización sumeria, la misma que desarrolló la escritura cuneiforme sobre tablillas de arcilla para dar el paso de la Prehistoria a la Historia. Esa primera rueda maciza fue perfeccionada por los egipcios con radios de madera, diseño que ha perdurado durante 4.000 años en carros y que estaba también presente en los primeros ciclos.

El precursor inmediato de la bicicleta fue el celerífero, un juguete para aristócratas que inventó el francés Sivrac en los años de la Revolución Francesa. No era más que dos ruedas unidas por un travesaño de madera, con impulso a zancadas y adquiriendo una velocidad similar a la carrera. Sin embargo, al carecer de dirección no era útil como medio de transporte ya que ante una curva hacía falta detenerse y redireccionar el vehículo. Y en 1817 fue otro aristócrata, el alemán Von Drais, quien al añadirle una dirección al artilugio lo convirtió en la primera bicicleta, que en su honor se conoce como draisiana y en Inglaterra dandy-horse (caballo elegante). Demostró su eficacia al recorrer la distancia entre su natal Karlsruhe y Estrasburgo en 4 horas cuando a pie habrían sido necesarias unas 15 o 16 horas. Sin embargo, la idea no cuajó comercialmente. Como tampoco lo hizo la del escocés McMillan al crear el ciclo propulsado en 1839. No fue aún con pedales sino con un mecanismo de vaivén similar al de las antiguas máquinas de coser. Falto de ambición, utilizó su ciclo únicamente para su uso particular. Quedó demostrada su eficacia cuando haciendo una excursión de 140 millas, al pasar por Glasgow golpeó a un chaval con su bicicleta, por lo que fue multado por la policía con 5 shillings por "velocidad inadecuada" en lo que constituye la primera multa de tráfico a una bicicleta. Sin embargo, el invento sorprendió tanto al juez que debía confirmar la multa que fue él mismo quien la pagó.







La introducción de los pedales en la rueda delantera, a similitud de los triciclos infantiles, apareció simultáneamente en 1861 en varios países europeos, aunque fueron los franceses Michaux los que esta vez sí lograron el éxito comercial con su fabricación. En 1869 sus 500 trabajadores fabricaban diariamente 200 michaulinas, que así eran conocidas en Francia, aunque en Inglaterra eran llamadas boneshakers (literalmente sacudidor de huesos) ya que la rigidez del hierro transmitía las irregularidades del terreno al cuerpo del ciclista. El éxito se incrementó al realizarse la primera



Bi en Francia y Ordinary en USA (ordinarias, por ser el modelo más común) eran signo de distinción y elegancia.

Su gran problema fue que el centro de gravedad quedaba muy elevado, ocasionando graves caídas al salir el ciclista disparado por encima del manillar ante cualquier obstáculo en la carretera. La solución fueron los sociables, diseños que buscaron ingeniosas soluciones para estabilizar el centro de gravedad y que permitían pedalear en pareja o a personas no tan habilidosas como para subirse a un ciclo de rueda grande. El diseño más obvio fue el triciclo, aunque se diseñaron ciclos de lo más variopinto, todos ellos ya con cadena como mecanismo de transmisión de la fuerza. Como curiosidad, en este momento en que empezaban a desarrollarse los motores de explosión, el primer vehículo -un Mercedes Benz- fue montado sobre la estructura de un ciclo social. Y también fue sobre este tipo de ciclos que empezaron a surgir los primeros intentos en Inglaterra de distribuir correo con bicicletas, primero con triciclos (1880) y luego (1882) con un ciclo de rueda grande estabilizada con cuatro ruedecitas, modelo que era conocido como *chicken and hens* (la gallina y los pollitos).







competición entre París y Rouen y donde el vencedor superó a sus 300 rivales al cubrir los 124 km a una velocidad de 12 Km/h. Simultáneamente, Pierre Lallement, un resentido trabajador de los Michaux, emigró a los Estados Unidos para establecer su negocio. A pesar que su proyecto fracasó al aparecer competidores debido al dinamismo comercial en ese país, su nombre queda ligado a la historia de la bicicleta en el continente americano como su introductor.

Con los pedales anclados a la rueda delantera, cada pedalada equivale a un giro de la rueda. La gente empezó a demandar más velocidad, con lo que los diámetros de las ruedas motrices empezaron a crecer y crecer …. hasta llegar en 1880 a los magníficos ciclos de rueda alta, de hasta 1,7 metros de diámetro. Estos ciclos, conocidos como Grand-



El uso de la cadena fue de suma importancia ya que con una correcta relación del dentado del plato y piñón ya no hacían falta grandes diámetros para alcanzar velocidad. Los diámetros de ambas ruedas se igualaron y se fue adoptando ya un diseño trapezoidal para el cuadro. Este nuevo diseño, conocido como safety (segura) se impuso rápidamente ya que se mostró claramente mucho más eficaz. Ya sólo faltó el descubrimiento del proceso de vulcanización del caucho para primero usarse como perfiles de goma en las ruedas y luego en 1887 con los primeros neumáticos de aire creados por Dunlop. Y por el camino se probaron y desarrollaron multitud de pequeñas mejoras en los materiales: el acero, los radios cruzados, los muelles y suspensiones para mejorar el confort… La confluencia de la transmisión por cadena, ruedas de mismo diámetro, cuadro trapezoidal y neumáticos dieron con el diseño definitivo, diseño que detuvo la evolución de la bicicleta durante los últimos 100 años hasta nuestros días.